

日本労働年鑑 第59集 1989年版

The Labour Year Book of Japan 1989

第二部 経営労務と労使関係

IV 産業動向と合理化の実態

2 自動車産業

過去最高の自動車生産

一九八八年の自動車生産台数(四輪車)は約一二六九万九〇〇〇台で、前年比三・七%増となり、八五年を上回って過去最高となった。車種別では乗用車が約八二〇万台で、対前年三・九%増、これも過去最高であった。他方、二輪車生産台数は約二九四万台で、対前年比一・二%増となり、三年ぶりに低迷を脱した。

このような好調を支えたのは国内需要の拡大であった。八七年央からの景気の回復と内需拡大政策によって、まず個人消費が盛り上がり、各社でモデル・チェンジがおこなわれたこともあいまって、八八年秋まで乗用車販売がのびた。

国内需要の状況を一九八八年新車登録台数で見ると、合計で約四九七万台(軽自動車を除く)、前年比伸び率一四・四%に達した。二ケタ台の伸び率は七八年以来である。また、四年連続で年間登録台数が四〇〇万台を超えた。車種別で見ると、乗用車は過去最高の三五六万台余(前年比一三・二%増)、トラックは一三八万台余(同一七・八%増)、バスは二万三五〇〇台余(同六・九%増)であった。

他方、四輪車の輸出台数は約六一〇万台で対前年比三・二%減で、三年連続の減少となった。生産に占める輸出の割合は四八・一%で、九年ぶりに半分を割った。輸出台数を地域別にみると、アメリカ向けが前年比一・二・六%減と大幅に減ったのにたいし、EC向けは三・四%増であった。このような完成車の輸出減にもかかわらず、現地生産の進展によって部品輸出は逆にふえており、このため完成車と部品などをあわせた四輪車・同部品輸出金額は約六四六億ドルで、前年比一・二・四%増の大幅な伸びを示した。アメリカを中心に現地生産が着実に増加していることから、この傾向は今後もつづく可能性があると思われる。

自動車各社の業績は前述の状況を反映して二年ぶりに増収・増益に転じ、翌年にも引きつがれるとされている。

逆輸入はじまる

八八年における円の対ドルレートは一・二一円台から一・二六円で比較的変動幅が小さく、同時に一・二〇円台が定着した。これを反映して進出日本企業からの自動車の逆輸入と韓国車の輸入がはじめておこなわれ、注目された。まず、八八年四月、米国製ホンダ車＝アコードクーペが輸入されたのをはじめ、米国マツダのプロープ、三菱オーストラリアのマグナワゴンなどの国内販売がこころみられた。また、三菱自動車が提携先の韓国・現代自動車のエクセルの国内販売を実施、これに刺激された形で韓国・大宇自動車、起亜産業も提携先メーカーを通じて販売を検討中とされる。

いまのところサンプル輸入の域を出ないが、一ドルが一三〇円くらいで日米の自動車生産コストは逆転したという見方が業界にあるとされていることから、これらの動きは為替レートの動向しだいでも今後も強まる可能性がある。

海外進出・企業間提携すすむ

自動車メーカーの海外進出計画がつづいている。富士重工業は、八八年六月末、フランス北西部に乗用車生産工場を建設する計画を決定した。工場の生産規模は当初年間三万台程度とみられている。これは九二年のEC経済統合にそなえ、欧州に生産・販売拠点を築く目的とされる。もともと、フランス政府の認可内容しだいでは規模・車種などに変更の可能性があるとされている。富士重工業の進出は単独でなされ、欧州では日産自動車について二番目となる。

また、三菱自動車は、資本提携先の米クライスラー社の乗用車工場建設に協力、生産技術を供与することになった。三菱はクライスラー社とイリノイ州で合弁工場を建設、八八年九月操業を開始したが、その際の実績を評価されたものとされ、工場設計の基本計画の協議をはじめた。

他方、国内では、富士重工業といすゞ自動車が国内販売を強化するため、相互に商用車をOEM供給(富士は商用車を、いすゞは多目的四輪駆動車を)しあうことで合意した。両社は米国での現地生産を共同で進めており、今回の提携も中下位メーカーの生き残りを賭けた方策の一環とみられている。また、マツダと鈴木自動車は軽自動車の生産について提携することとなった。

以上のような海外進出・企業間提携の進行は、国内での競争とともに、つぎにのべる米国・欧州での日本車規制、現地生産をめぐる競争激化と関係した動向であるのはいままでの間もない。

対米乗用車輸出自主規制は八八年も継続

八八年年初、対米乗用車輸出自主規制を八八年度も現行枠二三〇万台のまま継続することが決定された。これで八一年度からはじめられたこの規制は、八年目に入ったことになる(各年度の推移については『日本労働年鑑』第58集参照)。

この決定に先立ち、通産省では、八七年度の輸出台数が二三〇万台に達しないことが確実視されていたため規制撤廃のチャンスとの意見が強かったが、政府は最終的には継続を決めた。これには、日本メーカーの現地生産が拡大の途上であり、規制を撤廃すると米メーカーから規制枠削減を迫られること、さらに、米議会で審議中の包括貿易法案のなかの保護主義的条項が成立する可能性が残されており、農産物、建設市場の開放問題もからんで、この時期に規制撤廃をおこなうことは輸出を野放しにするとの印象を与えかねず、米議会の審議に悪影響を与えるとの政治的判断が作用した、といわれる。

ところで、前述の規制枠継続には日本メーカーの現地生産拡大問題が密接にからみ、米メーカーの反発が強まりかねず、これがいわゆる日米投資摩擦を強めるとの懸念がとりざたされている。つまり、八七年の対米輸出は規制枠以下であるが、これとは逆に現地生産が拡大中(八八年末で一六六万台、八九年末で二一三万台の予定。日本メーカーの進出計画、工場稼働状況については、『日本労働年鑑』第58集参照)で、その増加は輸出の減少を上回り、結局、現地生産車をふくむ日本車の市場占有率は上がる可能性がつよく、これが米メーカーの反発をひきおこし、日米投資摩擦の本格化につながるという見方である。アメリカ市場では、日・米・欧・韓メーカーの競争が熾烈で、八八年、西独・フォルクスワーゲン社がペンシルバニア州の工場を閉鎖するとの報道も伝えられ、日本の現地生産自体をめぐる情勢は政治問題化をふくんだ微妙な段階に入ったとみられている。

欧州共同体委員会は八八年一二月英国政府に、イギリスで組み立てられた日産自動車の製品は欧州製と認定する、との書簡を送ったと報道された。これにより、スペイン政府の反対で同年一二月末以降とどこおっていたスペイン向けブルーバード二五〇台の通関が終わった。

この問題は日欧間の貿易・現地生産をめぐる利害対立を象徴する問題として注目されていた。これまで日本の自動車メーカーはイギリスを中心に対欧進出をはかり、他の欧州諸国に輸出しようとしてきたが、これには、フランス・イタリア・スペインの三国が反発し、部品調達率(八〇%)をテコに日本メーカーの対欧進出を牽制する動きが強く、かつ、EC諸国間での利害対立が生じていた。前述の決定は、EC委員会の場で当面の問題に一応の決着をつけたことになる。

しかし、この決着の過程では、今回認められた台数が、フランスが現在課している日本車にたいする台数制限枠(現行総販売台数の三%以内)のなかにふくまれるのか否かは不明である。また部品調達率についてもイギリス・西ドイツと前記三国とが対立しているだけでなく、これが一九九二年をめざすECの経済統合と日本企業の進出問題と関係しており、ここでも海外投資をめぐる状況が複雑になりつつある(『中日新聞』八八年二月一七日付、『毎日新聞』八八年一月三〇日、七月一日付、『日本経済新聞』八八年十一月二八日付、『朝日新聞』八八年三月一日、三月二九日、一二月二二日、八九年一月六日、一月一二日、一月三一日付)。

日本労働年鑑 第59集

発行 1989年6月26日

編著 法政大学大原社会問題研究所

発行所 労働旬報社

2000年2月22日公開開始

■ ←前のページ 日本労働年鑑第59集【目次】 次のページ → ■
日本労働年鑑【総合案内】

法政大学大原社会問題研究所(<http://oisr.org>)
